Carátula

SEÑORA PRESIDENTA.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 49 minutos)

Es un honor para la Comisión de Educación y Cultura del Senado recibir a la Secretaría de Educación del PIT-CNT y al Centro de Maquinistas Navales.

SEÑOR LAURIDO.- Integro la Secretaría de Educación del PIT-CNT y, además, soy Secretario del Centro de Maquinistas Navales.

En primer lugar, agradecemos haber sido recibidos tan rápidamente por la Comisión de Educación y Cultura, y queremos trasmitirles, también, un mensaje de agradecimiento de nuestro Presidente honorario, Pepe D'Elía -que está en conocimiento de esta instancia que estamos llevando adelante- y de la profesora Ivonne Passada, que figura en la solicitud de entrevista que hiciéramos y que, por cuestiones propias de la Central, no está presente, por lo que he sido delegado como representante de la Comisión de Educación de la Central.

El Centro de Maquinistas Navales, a raíz del VII Congreso realizado el año pasado, presentó una idea que fue aprobada en Comisión y luego en el Plenario, transformándose luego en una idea de la Central que contó con el apoyo total de la Comisión de Educación y del Secretariado Ejecutivo del PIT-CNT. A partir de allí iniciamos una serie de entrevistas, ofreciendo nuestra experiencia y realizando consultas, hoy a la Comisión de Educación y Cultura como ya lo hemos hecho anteriormente con la Comisión de Defensa Nacional del Senado, con la Dirección de la ex UTU, con el Consejo de Formación Técnico-Profesional, con el Director de Educación del Ministerio de Educación y Cultura, licenciado Enrique Martínez y el martes de la semana pasada fuimos recibidos por el licenciado Bonilla, del CODICEN. La reunión de hoy, simplemente, constituye una instancia más de las que hemos iniciado.

Queremos explicarles cuál es la preocupación de los maquinistas navales y de los marinos mercantes del Uruguay.

Este proceso, que lleva casi once años, fue iniciado a principios de los años noventa en este mismo Parlamento, con un proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo en su momento. En la Legislatura anterior a esa oportunidad, en 1989, cuando la doctora Adela Reta ejercía como Ministra de Educación y Cultura, nosotros le expresamos lo importante que sería para los marinos mercantes que el Uruguay firmara un Convenio Internacional llamado STCW/78, ahora STCW/95 porque tuvo varias modificaciones. Este Convenio surge de la Organización Marítima Internacional, dependiente de las Naciones Unidas, y esa sigla significa Convenio de Titulación Formación de la Gente de Mar. A nivel internacional, se vio la necesidad de fijar un piso mínimo en el requerimiento de conocimientos en la formación de los marinos mercantes.

Dicho Convenio es muy extenso y difícil de interpretar pero, finalmente, al cabo de dos años fue aprobado por nuestro Parlamento y se convirtió en la Ley Nº 16.345. En la Exposición de Motivos, fundamentada en su momento por el Senador Batalla, se expresaba la imperiosa necesidad de que el Uruguay firmara ese Convenio por las ventajas que representaba para la bandera uruguaya. Además, en materia internacional esto podía significar mucho desde el punto de vista del asesoramiento y de beneficios para la formación de los marinos, a través de las Naciones Unidas.

El convenio ya lleva doce años de aplicación, y a partir de febrero de 2002 se realizó una modificación que establece la obligatoriedad de su aplicación en todo el mundo. A raíz de ello, el Uruguay mejoró sus programas de educación naval, tanto en la Escuela Naval como en la Escuela Técnica Marítima dependiente de la ex UTU.

A nivel internacional, nuestro país integra la lista blanca, que está compuesta por todos aquellos países que tienen los marinos mejor calificados del mundo. ¡Vaya si es un honor para nosotros!

Pero también hay que decir que en ese Convenio se establece que hay que cumplir ciertos requisitos, que nuestro país cumple en alguna forma y en otra no, porque parte de la enseñanza marítima está basada y, fundamentalmente, dirigida desde la órbita militar, cosa que no debería ser así, como lo expresan el propio Convenio y los organismos internacionales. La Marina Mercante es una actividad totalmente civil; somos trabajadores de la industria privada o de organismos del Estado como ANCAP, la Administración Nacional de Puertos o el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía. Reitero que somos trabajadores civiles y, por lo tanto, nuestra educación debe ser impartida desde organismos públicos o privados -los hay en el extranjero-, pero siempre dentro de la órbita de la educación civil.

Esta irregularidad existe desde hace muchísimos años, concretamente desde 1960, cuando en la Escuela Naval, dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, se crean los primeros cursos de Ingeniero Mercante o Maquinista Naval. Anteriormente, la Escuela Naval, además de formar a aquellas personas que por vocación decidían hacer una carrera militar, era el único lugar donde iban a estudiar quienes querían ser pilotos mercantes o capitanes mercantes. A partir de 1960 se instrumenta la enseñanza naval a nivel de los Oficiales de Máquinas, comenzando los primeros cursos a principios de dicha década, aun cuando ya existía la Escuela Técnica Marítima. Desde ese entonces existen en el Uruguay varias entidades que otorgan una titulación de maquinistas navales o de marinos mercantes, pero todas estas carreras siguen en la órbita militar, a través de la Prefectura Nacional Naval y su Dirección Registral y de Marina Mercante, a cuyo frente está un marino en actividad, que es un Oficial Superior, dentro de la órbita del Ministerio de Defensa Nacional.

Esa es la autoridad marítima en el Uruguay y tiene injerencia sobre la educación, dado que es quien otorga o revalida los títulos de las carreras que se estudian en la Escuela Naval y en la Escuela Técnica Marítima. Además, la propia Dirección Registral y de Marina Mercante toma exámenes. Inclusive, una persona que nosotros llamamos "autodidacta" -es quien comienza a navegar siendo un operario a bordo, por ejemplo, en el caso de máquinas, un engrasador o un limpiador- puede ascender y llegar a ser mecánico, rindiendo sus exámenes en la referida Dirección. De esta forma, puede obtener títulos de Maquinista, de Oficial de Máquinas y hasta puede llegar a ser Jefe de Máquinas. Eso significa que la Dirección Registral y de Marina Mercante también hace

las veces de instituto de formación, dado que otorga licencia de marino, de oficial de máquinas o de patrón de cabotaje. Es decir que todas las ramas escalafonarias de la Marina Mercante las puede otorgar esta Dirección.

A modo de ejemplo puedo decir que ya están fijados los períodos de mayo para rendir examen dentro de la Prefectura Nacional Naval en la Dirección de Marina Mercante. Quienes egresamos de la Escuela Técnica Marítima, para calificar en los ascensos a partir de años de navegación y otros requisitos, obligatoriamente debemos rendir exámenes; no sucede lo mismo con los colegas que estudiaron en la Escuela Naval en sus cursos civiles, que ascienden en forma automática, después de un período de navegación, hasta llegar a primeros oficiales de máquina. Luego, para ascender a jefes de máquina, deben rendir un examen en la Escuela Naval con la presencia de la Dirección Registral y de Marina Mercante.

Por todas estas razones, y porque el Convenio STCW exige que se debe cumplir con el requisito de que la enseñanza debe encontrarse en la órbita civil, hemos realizado hace algunos años un trabajo que vamos a dejar a la Comisión. No obstante, estamos realizando un memorándum mucho más importante en el que se relata cronológicamente, desde antes de 1990, cómo empezó todo esto, para que vean la injerencia directa de la Dirección Registral y de Marina Mercante en nuestra actividad. Incluso, esta injerencia se da en temas laborales, dado que nosotros debemos cumplir con algunos cursos curriculares que determina la OMI en Londres, donde está su sede, y que debemos costear de nuestro bolsillo.

Al final del repartido que hice la semana pasada, hice constar los costos que tienen los cursos en la Escuela Naval. Por ejemplo, hay cursos de tres o cuatro días que tienen un costo de U$S 200 o U$S 250 y uno de relaciones humanas, que dura dos días, que asciende a U$S 100. Debemos hacer estos cursos porque a veces la Escuela Técnica Marítima no tiene capacidad, su estructura es mucho más lenta y deben recibir directrices de la órbita central de la ex UTU. A veces intentamos pagar estos cursos a través de la Junta Nacional de Empleo; ahora están en marcha unos cursos que va a financiar el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, pero las decisiones demoran meses y los cupos son bastante limitados.

Entonces, no hay más remedio que hacerlos en la Escuela Naval, que tiene un mecanismo muy aceitado y que se ha transformado en un instituto de recaudación.

Dado que a partir del 1º de febrero venció el Convenio STCW/78 y se inicia el STCW/95, a nivel internacional todos deben cambiar su titulación. Entonces, en Montevideo, los lugares que tienen autorización para realizar esos cursos se vieron desbordados. Es decir que el país firmó un Convenio Internacional que no sólo nos beneficia a nosotros, sino a todo el país como tal, pero a quienes vamos a tener la posibilidad de trabajar en el extranjero -porque no existe nuestra Marina Mercante de ultramar; apenas tenemos un par de barcos de cabotaje que efectúan entrega de combustible en la bahía de Montevideo o en la zona alfa de alijos- se nos exige tener la documentación en regla. Como las cosas han cambiado a partir de febrero, no tenemos más remedio que recurrir a esos cursos, con los costos consiguientes. Estamos hablando de que los cuatro cursos básicos tienen un costo aproximado de U$S 600, que debemos pagar nosotros. Se pueden hacer a través de la JUNAE, pero eso es bastante limitado.

Reconozco que es un tema difícil, y me pregunto cuántos de los señores Senadores estaban en conocimiento de esta situación y de la injerencia que tiene la Marina de Guerra en nuestra actividad, a todos los niveles. Cuando hay decisiones de este tipo no podemos salir a navegar. Incluso, muchos colegas no pudieron hacerlo a partir de estos días, porque no tenían cómo pagar estos cursos. Además, el diálogo con la Prefectura Nacional Naval cambia de acuerdo con quién esté a su frente. Ha habido períodos en los que nos hemos visto imposibilitados de todo diálogo; hace unos cuantos años realizamos una movilización en la que participaron algunos señores Senadores para ayudarnos a solucionar el tema y debimos ingresar más de 200 maquinistas en la Prefectura Nacional Naval exigiendo nuestros títulos.

Por suerte eso se solucionó muy rápido y esa persona no está más, está en retiro, y vinieron otros directores con los que estamos dialogando en mucho mejor forma. De todas maneras, a los dos años generalmente reciben ascensos o hay cambio de destino por lo que quien viene debe retomar toda la actividad y eso nos cuesta tremendamente.

Nosotros apuntamos a un instituto único de formación, que se puede llamar Universidad o Facultad de Ciencias de la Marina Mercante o Ciencias del Mar y que existe en todas partes del mundo. En la Argentina existe la Universidad de la Marina Mercante, en España se llama Universidad del Mar, y en Oslo está la Universidad Mundial de Marina. En todo el mundo se trata de una profesión de nivel terciario, por lo que necesitamos elevar la jerarquía de la Escuela Técnica Marítima a Facultad y trasladar los cursos que se dictan a civiles en la Marina de Guerra a un gran instituto que no sólo se dedique a la formación específica que hoy tenemos sino también a la investigación pesquera, los patronos de pesca, patronos de cabotaje, prácticos de río, prácticos del Río de la Plata, prácticos del Puerto de Montevideo, prácticos de la Hidrovía, carreras administrativas de nivel terciario para administración de empresas navieras o asuntos portuarios. Es inimaginable todo lo que puede llegar a conformar una gran Facultad o una Universidad de este tipo.

Además, hay presupuestos en muchos lados, ya que hay cursos dentro de la Escuela Técnica Marítima, en la Prefectura y en la Escuela Naval. Creemos que el país no puede darse el lujo de tener desperdigado tanto dinero para una sola profesión y, de llegar a un acuerdo en el que un solo instituto otorgue todas las licencias y reválidas, se lograría un presupuesto restringido. La Escuela Técnica Marítima tiene una estructura edilicia estupenda y la experiencia de formación en la Escuela Naval también es buena, aunque es más difícil de trasladar. Incluso, en estas Universidades o Facultades, los empresarios hacen su aporte, lo que no sucede ahora que tenemos de por medio a la Marina de Guerra.

Nosotros queremos conversar sobre este tema con ustedes y estamos dispuestos a cualquier análisis posterior, aunque no tenemos un trabajo acabado, ya que eso requiere la consulta de la Universidad. Por otra parte, pensamos que se debe resaltar la categoría de la Escuela Técnica Marítima, porque a partir del 18 de diciembre pasado la Universidad otorgó a la Escuela Naval el carácter de Instituto Universitario. Por eso, debemos dar los pasos subsiguientes con la Universidad de la República para ponerlos en conocimiento de todo esto que estamos expresando.

El Jefe de Máquinas que nos acompaña es egresado de la Escuela Naval; su experiencia es muy grande, así como también lo es su relación interna con los organismos militares. Ha tenido una vasta experiencia en el extranjero, pues ha navegado bajo muchísimas banderas, lo que es enriquecedor para nosotros y para un instituto de estas características. El concepto de los militares, en lo que refiere a esta materia, es muy diferente. Estamos hablando de una actividad netamente comercial; la órbita militar no puede abarcar ese tipo de conocimientos, por lo cual creemos que esto abriría el campo en el sentido de que se podría

recibir la experiencia de los marinos mercantes. Como es sabido, nosotros somos muy reconocidos a nivel nacional por nuestra competitividad, nuestra formación y también por nuestras titulaciones desde que estamos en la lista blanca de OMI.

SEÑOR VIÑAS.- Soy Jefe de Máquinas, Ingeniero Mercante. Egresé de la Escuela Naval en 1966. Antes de ingresar al tema al que quiero referirme, haré algunas aclaraciones relacionadas con lo que señaló el señor Laurido.

Las tres vertientes sobre las que aquí se ha hablado al mencionar el egreso de maquinistas navales de la Escuela Naval, de la UTU y también los que se producen desde abajo -me refiero al caso de los Suboficiales de la Escuela de Especialidades, por ejemplo, aunque también hay mecánicos-, dieron lugar a la creación, en el Uruguay, de un maquinista muy especial.

En realidad, todos trabajamos unidos en los barcos, es decir, cada uno recoge lo mejor de los otros. Esto se reflejó en el extranjero y por eso aquí se habló del prestigio del maquinista y de los oficiales mercantes uruguayos en el extranjero, que realmente es muy grande.

Asimismo, constituye un elemento que tuvo mucha injerencia en la elección de la bandera uruguaya como una de las autorizadas por OMI.

Cabe señalar aquí que el precio de los cuatro cursos es de U$S 420. Los mismos deben realizarse obligatoriamente de acuerdo con lo establecido por la Organización Marítima Internacional. Además, la JUNAE, que acaba de aprobarlos, no acepta oficiales, es decir que los oficiales quedaron fueran de la resolución referida a dichos cursos, porque se consideró que debían pasar por la Escuela Naval o que, quizás, podían estar en condiciones de pagar estos cursos. Personalmente, creo que fue un error oponerse a la participación de oficiales, porque hay muchos que están sufriendo problemas económicos. De todos modos, lo último que se me dijo fue que ayer o anteayer -no recuerdo bien- se liberaron los fondos para la realización de estos cursos y, efectivamente, no se aceptan oficiales.

A continuación, quisiera extenderme un poco en la razón por la que considero que habría que elevar el nivel de la enseñanza en la Marina Mercante.

Ante todo, se debe saber que el militar no está comprendido en estos Convenios. Esto quiere decir que la OMI no abarca a los barcos de guerra militares, que no tienen seguro ni deben cumplir con los requisitos fijados por dicha Organización. Se supone que están preparados para otro tipo de actividades. Podríamos mencionar aquí el caso del "Valiente", que no tenía seguro; el que sí lo tenía era el barco que lo chocó.

Como es sabido, actualmente hay un litigio que si finalmente se pierde, el Estado deberá pagar porque, reitero, los barcos de guerra no están asegurados, porque no hay ninguna empresa que asegure un barco de guerra. Además, éstos no se encuentran bajo ninguna de las condiciones impuestas por la OMI, por lo que, obviamente, no deben cumplirlas. Ellos se rigen por otras normas, muchas de ellas desconocidas para nosotros, por secretos y por el tipo de compras que puede hacer un barco de guerra.

Las normas impuestas por OMI rigen para la Marina Mercante y cada día son más estrictas. Lo cierto es que hoy en día un barco no puede entrar a Europa si tiene, por ejemplo, excesivo humo en la chimenea. A su vez, debe llegar con todos los desperdicios separados, o sea, se debe reciclar todo lo que se produce a bordo. Todos estos son aspectos mensurables y controlables. Por ejemplo, si en un barco entran 80 botellas de detergente para lavar platos, que son de plástico, y se entregan 40, hay que mostrar las otras 40 que están en depósito. Es decir, no hay manera de que se pueda tirar una botella al agua.

Asimismo, existen muchos otros elementos a considerar, entre los que se encuentran el petróleo y el combustible. En definitiva, toda la parte comercial está regida por seguros.

Como he dicho, los barcos de guerra no están asegurados y son los que nos imparten la enseñanza, ya que hay Capitanes y Jefes de Máquinas que han estado en medio de litigios en los cuales han intervenido -como ocurre siempre en estos casos- el asegurador, el P&I (Protection and Indemnization), que reúne a los abogados que suelen estar entre medio de los seguros y los barcos. A veces estos profesionales llegan a ser hasta siete y cada uno de ellos puede estar defendiendo partes diferentes. Evidentemente, se trata de juicios muy complejos. También debemos agregar que, por ejemplo, un combustible en mal estado puede provocar la intervención de siete abogados, con tres seguros arriba de un barco. Aquí se juegan muchos millones de dólares y todos quieren asegurarse la mayor representación.

Todas estas situaciones pasan por los Capitanes y Jefes de Máquinas y, además, por los 1ros., 2dos. y 3ros. que, según la nueva legislación de OMI, son guardieros 3ros. y 2dos. Después, están los Oficiales Administrativos y los Jefes de Máquinas, aunque no puedo recordar los términos exactos con que se les denomina. Si se tirara combustible al agua, por ejemplo, ello implicaría U$S 5.000 por concepto de multa, algún tipo de prisión en el país y, además, el bloqueo del barco, que no podrá salir.

Se debe tener en cuenta también que las computadoras han llegado a los barcos, lo que significa que las denuncias se producen en forma inmediata, mientras que antes se podía demorar dos días en realizar una demanda o la protesta por una avería, por ejemplo. Actualmente, en diez minutos debe estar formulada dicha protesta y esto es algo que se debe controlar. Una gran cantidad de Capitanes y Jefes de Máquinas han vivido experiencias de este tipo. Finalmente, se trata de una gran experiencia acumulada que hoy no se usa para nada en el Uruguay. Aquí no existe ningún instituto que recoja esa enseñanza. Las clases que se dan surgen de libros que los militares leen, porque ellos no actúan bajo ese sistema. A veces, buscan algún amigo mercante para asesorarse si tienen alguna duda, pero lo cierto es que ellos no tienen que vivir eso. También hay Capitanes que han navegado mucho, que tienen gran práctica en lo que son los ríos y los puertos y que conocen todas las leyes. Sin embargo, jamás fueron llamados para hablar acerca de este tema, cuando son los que realmente lo dominan.

Debemos advertir que hoy el Uruguay corre el riesgo de perder la bandera. Esta bandera no es para siempre, o sea, está bajo control. Se debe cumplir con todos los requisitos, por parte de todos los oficiales. Si uno de ellos fracasa en Europa frente a un cuestionamiento o a cualquier problema que se presente, será la bandera la que responderá por él.

Al otorgarse esos cuatro títulos que se dan ahora para poder acceder a la patente de nuevo, el Estado está, de alguna manera, afirmando que hubo una preparación y que esas personas están completamente prontas para cualquier emergencia. Sin embargo, esto no es cierto, es decir, hay mucha ignorancia. Lo cierto es que los barcos están en constante evolución y por eso mismo la OMI fijó estas normas. Si no lo hacía, no había manera de controlar a la gente de mar, ni de protegerla.

Los armadores, que en este país son pocos, tienen la obligación de integrarse a OMI y conocer todo este tema. No se puede negar un pedido e incluso en el Uruguay hasta se puede perder el empleo si se insiste mucho en un pedido. Si se pide un pistón, un aro o lo que fuere, y se insiste demasiado, llegando a denunciar en la Prefectura que se está haciendo salir sin esos elementos, podría suceder eso. Sabemos que esto ha ocurrido en algunas oportunidades. Es decir, a uno se le dice en los cursos que debe presentar la denuncia; además, el armador ahora tiene una obligación en ese sentido; pero lo cierto es que tampoco fue educado al respecto, no lo llaman para hacer ningún curso ni se le dice lo que la OMI le impuso. Nosotros sabemos esto, pero la Marina de Guerra lo desconoce y, por otra parte, no tiene por qué saberlo.

Se le ha encargado a la Marina que instrumente una ley aprobada por el Senado, por el Parlamento. Sin embargo, este último, en lugar de obligar a una reunión de toda la Marina para instrumentar la ley, se limitó a aceptar las condiciones impuestas por la Prefectura. No creo que haya habido allí mala voluntad; simplemente, me parece que se aplicó lo que se conocía. Esto refleja la manera de actuar de la vida militar, pero reitero que está en riesgo la bandera uruguaya, frente a OMI, ya que puede ser primero censurada, como advertencia, y luego podría llegar a ser retirada la autorización al Uruguay para que siga expidiendo documentos OMI. Quería hacer hincapié sobre este aspecto porque considero imprescindible que se recoja toda la experiencia que hay a nivel de la Marina Mercante. Por ejemplo, a los Oficiales que nos dan los cursos -y que son amigos míos- les he recordado que tuve que pasar por tres incendios y que también he naufragado, y en casi treinta años que llevo en esta actividad nunca me han preguntado nada. Insisto, no hay un solo organismo en el Uruguay que recoja esa experiencia, salvo que pase algo con la bandera uruguaya. En esos casos, actúa el Tribunal de Faltas, el que juzga bajo el régimen militar sin que haya un mercante que lo integre. Hay muchos matices de diferencia entre un buque mercante y uno de guerra. Por consiguiente, es una barrera muy grande que todo esto se siga haciendo por la vía militar.

Aclaro que no estamos descartando la experiencia de los militares, porque ellos también tienen mucho para aportar. De todas formas, ya es hora que los mercantes tengamos más participación. Estoy hablando de grandes Jefes de Máquina que están desperdiciados. Por ejemplo, el Práctico de Río Jon Lejarcegui debe ser el hombre que más sabe de Marina Mercante en el Uruguay, pero jamás alguien se le ha acercado para requerirle información o recoger sus experiencias.

En definitiva, apoyo lo manifestado por el señor Laurido y creo que debe darse participación a los mercantes. Obviamente, todo esto es un comienzo en el que estamos intercambiando ideas con todos los partidos políticos a fin de que dentro de sus filas busquen a quienes conocen de este tema. Quizás sería el momento de reunir a todos los que saben de Marina Mercante para luego venir juntos a asesorar a la Comisión. En tal sentido, deberemos ir a hablar con la Universidad.

Repito, mientras la dirección no esté en manos de la Marina Mercante, la bandera está en peligro. Todo es muy sutil arriba del barco, es decir, muy peligroso. Antes, quienes iban presos era el Jefe de Máquinas y el Capitán, pero ahora esa situación ha cambiado y corren igual suerte los marineros. Incluso, ante cualquier problema el barco queda parado.

Finalmente, quiero decir que quedo a la orden para participar en cualquier reunión o para contestar las preguntas que se deseen formular.

SEÑOR LAURIDO.- Cuando el Jefe Viñas hizo mención a la reglamentación de la Ley Nº 16.345 que aprobó el Convenio OMI, señaló que en principio, cuando ingresó al Senado, solamente venía dirigido hacia los Ministerios de Defensa Nacional y de Relaciones Exteriores, por tratarse de un Convenio Internacional. Luego de nuestra intervención con el Director de la Escuela Técnica Marítima y con la Comisión que en aquel entonces presidía el señor Senador Batalla, se logró incorporar al Ministerio de Educación y Cultura. Finalmente, cuando fue aprobada, la ley determina que quienes deben instrumentar son los Ministerios de Educación y Cultura, de Defensa Nacional y de Relaciones Exteriores.

Por ese motivo, en este pequeño material que vamos a dejar en poder de la Comisión expresamos que el Ministerio de Educación y Cultura también forma parte de la ley, por lo que debería participar de la reglamentación y opinar sobre su interpretación. Sin embargo, no lo ha hecho -no creemos que sea por mala voluntad- por su propia dinámica.

La Escuela Técnica Marítima adolece de muchas dificultades y entonces este tema fue abordado directamente por el Ministerio de Defensa Nacional a través de la Prefectura Nacional Naval, el que hace su interpretación. El Convenio OMI establece que las escuelas militares quedan excluidas.

Es por eso que observamos que hay una falencia de parte del Ministerio de Educación y Cultura al no participar de estas interpretaciones, lo que a veces, como sindicato, nos lleva a legislar en acuerdo con los militares. Por ejemplo, el refrendo es el título que otorga nuestro país y debe ser igual en todo el mundo. De repente nos informan que van a dictar tales cursos y les sugerimos que no lo hagan porque puede traer problemas. Sin embargo, a los dos meses lo hacen y al tiempo nos llaman para decirnos que a determinada persona no la aceptaron porque estaba mal una cláusula.

Entonces, debemos ir nuevamente a la Prefectura para recordarle que nosotros ya se lo habíamos advertido. En definitiva, perdimos cuatro meses. Así sucede muchas veces.

Afortunadamente, en la actualidad hay un diálogo bastante fluido, pero no sabemos hasta cuándo. Hubo cambios en diciembre y el Capitán que está ahora interpreta muy bien lo que le señalamos, pero es lógico que piensen distinto a nosotros porque no desarrollan una actividad comercial.

SEÑORA PRESIDENTA.- La Comisión agradece vuestra presencia en el día de hoy y advierte que el documento que dejarán en Secretaría será repartido a todos los miembros de la Comisión, ya que algunos no pudieron estar presentes.

(Se retira de Sala la Secretaría de Educación del PIT-CNT y el Centro de Maquinistas Navales)